

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ВОДНЫХ МАРШРУТОВ В ПРИПЯТСКОМ ПОЛЕСЬЕ

Т.А. Хвагина

Полесский государственный университет, hvaginatd@tut.by

Важным компонентом туристических ресурсов являются коммуникации. Они обеспечивают доступность инфраструктуры и объектов туристического интереса. Кроме того, коммуникации могут обладать аттрактивностью, экзотичностью и другими свойствами, повышающими привлекательность туристской дестинации.

На протяжении многих веков в Припятском Полесье главную роль играли не сухопутные, а водные пути – р. Припять и её многочисленные притоки (Пина, Ясельда, Бобрик, Цна, Смердь, Лань, Птичь, Стыр, Горынь, Моства, Уборть). Через Припятское Полесье уже в эпоху формирования государственности на территории Центральной и Восточной Европы проходил важный международный Днепровско–Припятско–Бужско–Висленский водный торговый путь. Его значение в отдельные исторические периоды в силу различных причин менялось. Когда для экономического развития края потребовались коммуникации, способные транспортировать грузы и товары с Полесья в балтийские порты, к естественным водным ресурсам добавились два искусственных канала: Королевский и Огинский. Королевский канал был проложен в месте сближения Пины и Мухавца и введён в эксплуатацию в 1784 году.

Важность этого водного пути была оценена не только в Речи Посполитой, но и в российскую эпоху, когда проводилось его расширение, углубление, строились новые шлюзы для подъема уровня воды. Днепровско–Бугский канал не утратил своего значения и после введения в эксплуатацию железнодорожной линии Брест – Жабинка – Кобрин – Пинск – Лунинец – Гомель – Брянск [1].

В середине XX века уже в советский период трасса канала была спрямлена, шлюзы реконструированы, благодаря чему сложился важный для народного хозяйства страны водный путь, который связывал черноморские порты – Николаев, Херсон и др. – с Белорусским Полесьем и странами СЭВ. В Бресте грузы и товары перегружались в железнодорожные вагоны и отправлялись в страны социалистического лагеря. Водный транспорт является самым дешевым при перевозке крупногабаритных грузов, не требует береговой инфраструктуры. Речной транспорт в Беларуси является самым безопасным видом транспорта.

В советский период река Припять, как часть Днепровско–Бугского водного пути, являлась важной пассажирской транспортной артерией. Из Пинска пассажирские теплоходы курсировали до Мозыря, а от Мозыря – до Киева. Как это ни парадоксально, но в туристических целях

водный транспорт, ходивший по Припяти, использовался крайне ограничено. С одной стороны, причина скрывалась в низкой концентрации в регионе Припятского Полесья субъектов туристической деятельности. На протяжении 250 км от Пинска до Мозыря по течению Припяти не было ни одного турпредприятия. Пинское и Мозырское бюро путешествий были маломощны и не всегда располагали кадровыми ресурсами, необходимыми для развития водного туризма. С другой стороны, концепция белорусского туризма в советский период была иной, чем, сегодня. Она предполагала, в первую очередь, использование урбанизированного историко-культурного потенциала с целью реализации пропагандистских и воспитательных задач, возлагаемых на массовый познавательный туризм. В то же самое время природный потенциал использовался в основном в рекреационных целях. В результате, на Полесье сложилась традиция только непродолжительных теплоходных прогулок вдоль города. К сожалению, продлить эти путешествия с целью показа туристам естественных природных ландшафтов, расположенных в пойме Припяти, гидроузлов, архаичных деревень и других объектов не догадались, так как приоритетным направлением несколько десятилетий была тема Великой Отечественной войны.

Таким образом, была утрачена традиция водного туризма, которая зародилась еще в польский период. Эта традиция была связана с деятельностью филиала польской туристической фирмы "Орбис", а также Пинского отделения Польского краеведческого общества, которые предлагали гостям водные путешествия по Пине, Ясельде, Огинскому каналу, Припяти, Горыни и Стыру. "Путеводитель по Полесью", изданный в 1935 г., содержит информацию о том, что из Пинска в разные уголки Полесья курсировало не менее 15 пароходов, в том числе на озеро Выгонощанское по Огинскому каналу, в Давид-Городок по Припяти и Горыни, а также в Луцк по Припяти и Стыру [2].

Сегодня не все из названных водных путей, являются судоходными. Во время Второй мировой войны гидросооружения Огинского канала были выведены из строя и больше не восстанавливались. Из действовавших ранее шлюзов на Огинском канале сохранился только один – между озером Выгонощанским и рекой Щара. После проведения масштабной мелиорации Огинский канал стал походить на мелиоративный канал. В 2000-ые гг. неоднократно поднимался вопрос о восстановлении и использовании Огинского канала в целях туризма. В настоящее время ведутся работы по его расширению и углублению на участке между озером Выгонощанским и деревней Выгонощи. Однако полное восстановление Огинского канала и превращение его в привлекательную туристическую трассу связано с решением целого ряда проблем. Наполнение канала обеспечивалось за счёт окружавших его болотных массивов, которые были осушены в ходе масштабной мелиорации. Экологи предупреждают, что в случае восстановления Огинского канала в него может уйти озеро Выгонощанское, чаша которого находится на главном европейском водоразделе между Балтийским и Чёрным морями. Это, в свою очередь, повлечёт изменение гидрологического режима в пределах заказника «Выгонощанский» и уничтожению ценных видов флоры и фауны. Пока специалисты ищут решение проблемы, Огинский канал используется не столько как транспортная артерия, а как объект туристического интереса, связанный с событиями Первой мировой войны.

Развитие водных маршрутов в Припятском Полесье неотделимо от развития прибрежной инфраструктуры. На данном этапе в Припятском Полесье она незначительна. Например, в Пинском, Столинском и Лунинецком районахона представлена следующими объектами: гидроузлы «Дубое», «Качановичи» и «Стахово» с зонами отдыха, паромные переправы «Дубое», «Стаховичи», «Домашицы» и «Коробье», речной вокзал и пристань прогулочного теплохода в Пинске. Такие реки как Стыр, Горынь, Ясельда из разряда важных водных коммуникаций перешли в категорию водного ресурса для активного туризма, рекреации и рыбалки. К сожалению, вдоль этих рек расположено совсем незначительное количество агроусадеб. Имеющиеся агроусадыбы не кооперируются по принципу агротуристического кластера и специализируются на пикниковом туризме, рекреации и рыбалке. Агроусадыбами и другими субъектами туризма достаточно редко предлагаются сплавы по рекам.

В качестве положительного примера можно назвать использование на Припяти и Горыни плавучей дачи, которая принадлежит заказнику ГЛЗ «Средняя Припять. Ольманские болота». Данным субъектом введён в эксплуатацию водный маршрут от Волянских Мостов на Припяти до Давид-Городка. К сожалению, плавучая дача обладает малой вместимостью (4 – 6 человек) и пока существенного влияния на развитие водного туризма на Полесье не оказывает. Однако созданный прецедент вселяет надежду на повышение популярности водного туризма в названном регионе.

Таким образом, водные ресурсы, которые в первой половине XX века определяли туристский имидж Полесья, в настоящее время используются незначительно. Высокая стоимость водного транспорта, его низкая комфортность, тихоходность, отсутствие инвестиций в водный туризм и чёткой программы действий привели к тому, что круизный туризм в Белорусском Полесье на современном этапе не развивается. Эту проблему нельзя решить отдельными подвижками. Ни одна позиция – введение в эксплуатацию теплохода или создание отдельного объекта прибрежной инфраструктуры – не меняет ситуацию. Прежде всего, нужно выработать чёткую и сбалансированную программу, в которой прописан механизм наполнения регулярных круизных маршрутов белорусскими и зарубежными туристами. Такую задачу не в силах решить ни один из речных портов, основная задача которых – грузоперевозки. Подобная задача может быть решена только на уровне национального туроператора, специализирующегося на водном туризме и поддерживающего активные деловые связи с подобными туроператорами в других странах мира.

Список использованных источников:

1. Памяць: Гіст.-дакум. хроніка Пінскага раёна. – Мн.: БЕЛТА, 2003. – 624 с.: іл.;
2. Michał Marczak. Przewodnik po Polesiu. Reprint z 1935 r. – Wydawnictwo Akademickie WSSP, 2008. – 166 s.